

## **ANTINQUINAMENTO E ROTTAMAZIONE**

Stato e Regioni, nel nome di una mal interpretata salvaguardia dell'ambiente, fanno a gara per opprimere (o spremere!) gli automobilisti: aumentando la tassa di possesso per le auto non *“all'ultimo euro”* e attraverso una serie di provvedimenti locali di limitazione della circolazione che, in sostanza, impongono ai possessori delle auto più vecchie di mantenerle parcheggiate continuando, però, a pagare le spese fisse. La crociata antinquinamento si sublima poi nel noto *“incentivo alla rottamazione”*, che non è obbligatorio ma è subdolamente *“incentivato”* dai provvedimenti sopra citati. Così il cerchio è chiuso. Ma a proposito dell'incentivo alla rottamazione portiamo a conoscenza dei nostri lettori il contenuto di un recente articolo, pubblicato da giornale, che ha colpito particolarmente. Nell'articolo vengono citati i risultati emersi da una elaborazione di Leonardo Libero, Direttore della rivista *“Energia dal Sole”* ed esperto di ambiente, la quale dimostrerebbe che con l'avvio alla rottamazione di tutti i 13 milioni circa di veicoli Euro 0 e 1 (tale è la cifra esistente) per ottenere un parco circolante composto unicamente da veicoli almeno Euro 2, dovremmo affrontare una spesa insostenibile e un impatto sull'inquinamento assolutamente negativo. Libero ha cercato di scoprire, appunto, quale sarebbe l'impatto sull'ecosistema e sul bilancio energetico di una tale manovra, giungendo alla conclusione che demolire inquinerebbe di più. In breve, i calcoli partono dalla premessa che le auto in questione hanno teoricamente una vita residua, altrimenti sarebbero già state rottamate e un costo energetico medio pari a 18.000 kWh per ogni auto. Qualora il parco da avviare alla demolizione fosse ancora in condizione di percorrere i km percorsi fino ad oggi ci troveremmo a buttare al vento 117 miliardi (18mila x 13milioni: 2) di kWh, che è pari a un terzo del fabbisogno annuale italiano ma non solo perché a questo spreco bisogna aggiungere una pari spesa energetica (per la verità non tutta a carico nostro, considerato che solo un terzo delle auto vendute è di produzione nazionale) per il riacquisto delle auto nuove che porta a un totale di 234 miliardi di kWh. Oltre alla salata bolletta energetica da pagare bisogna mettere in conto: l'impovertimento patrimoniale dei 13 milioni di proprietari delle auto da demolire messi di fronte a un deprezzamento dei loro beni e alla necessità di investire nell'acquisto del

nuovo per un importo valutabile in 130 miliardi di Euro; il costo per lo Stato sia per l'incentivo offerto sotto forma di sconto, pari a 800 Euro, sia per l'esenzione del pagamento della tassa di possesso per almeno due anni nel caso di acquisto di veicoli *“puliti”*. In sostanza, afferma Libero, con i nostri soldi lo Stato pagherà un bonus totale di 10,4 miliardi di Euro. Ma i calcoli non si fermano qui, perché calcolando una tassa di possesso 2007 paria 1,90 euro/Cv e stimando una potenza media prudenziale delle auto nuove di 60 Cv lo Stato e le Regioni rinunceranno a riscuotere almeno 2 miliardi e 964 milioni di Euro (13 milioni x 1,90 a Cv x 2 anni), che portano la spesa più il mancato incasso a 13 miliardi e 364 milioni di Euro, pari a oltre un terzo della manovra Finanziaria 2007. In sostanza un fallimento su tutta la linea. Questi i risultati dell'elaborazione di Leonardo Libero. Il discorso, naturalmente, si aggrava se andiamo a parlare dei nostri veicoli ricreazionali che: costano molto di più di un'automobile, hanno una durata funzionale molto più lunga, comporterebbero problemi patrimoniali e di rottamazione molto più complessi, circolano di meno e inquinano di meno. Questi elementi dovranno essere motivo di riflessione anche da parte delle Regioni allorché, come si apprestano a fare, imporranno delle limitazioni alla circolazione nei centri cittadini. La Regione Piemonte, che dall'autunno 2006 ha deliberato tali limitazioni al traffico, sollecitata sinergicamente dalla Provincia e dalle Associazioni di settore, tra le quali anche ACTItalia Federazione, li ha recepiti intelligentemente e ha derogato le autocaravan dalle limitazioni imposte agli altri autoveicoli. Ma tornando alla rottamazione. Vale la pena sprecare energia e risorse finanziarie? Dalla elaborazione di cui sopra la risposta sarebbe no. Risposta confortata oggi dalla tecnologia che ha permesso di realizzare impianti di scarico particolari nonché kit da montare sulle auto più vecchie in grado di trasformare, con spesa contenuta in circa 60 Euro, le emissioni degli Euro 0 e 1 a livello degli Euro 2. Perché tale operazione in Italia non è riconosciuta? Mi auguro che gli enti preposti alla decisioni in questo settore possano essere illuminati e possano quindi pervenire a soluzioni più razionali, supportate da elementi tecnici e scientifici rigorosi e credibili e, di conseguenza, meno onerose anche per l'ambiente e accettate con maggiore disponibilità dagli utenti.

(AC)